@iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO
04/2021

Warszawski Transport Publiczny



Z monitorów na tory

Warszawski Transport Publiczny

W KLASACH 4-7

WYMIENIAMY KARTY UCZNIA

TWOJA KARTA UCZNIA
WAŻNA JEST DO 30.09.2021 R.

Szczegółowe informacje jak wymienić lub przedłużyć ważność karty znajdziesz na www.wtp.waw.pl oraz www.ztm.waw.pl





Wymiana Karty Ucznia jest bezpłatna.

@iztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
W WARSZAWIE
ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Łukasz Majchrzyk

Opracowanie graficzne, skład i łamanie:
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

www.wtp.waw.pl

www.facebook.com/wtp.warszawa

www.twitter.com/wtp_warszawa

www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

Warszawski Transport Publiczny wyróżnia się wysokim standardem usług. Przewoźnicy dbają o tabor, który wyjeżdża na trasy, aby spełniał najwyższe, wyśrubowane wymagania. Taka myśl towarzyszy też zakupom nowych pociągów.

Proces dostarczania nowych pojazdów dla Szybkiej Kolei Miejskiej jest długi i skomplikowany. Zaangażowanych w niego jest wiele osób, zarówno po stronie przewoźnika, producenta taboru, jak też Zarządu Transportu Miejskiego.

W fabryce Newag S.A. trwa już produkcja nowych Impulsów 2, które zostały zamówione w ramach ostatniego przetargu. Zanim jednak pracownicy wykonali pierwsze spawy, przez wiele tygodni toczyły się rozmowy, trwało ustalanie szczegółów, a inżynierowie i planiści mieli pełne ręce roboty. Wszystko po to, by pasażerowie dostali pociągi najlepiej dostosowane do ich potrzeb, pojemne oraz nowoczesne i trwałe.

Wiosna, chociaż w tym roku przychodzi do nas bardzo powoli, jest czasem rozkwitania kwiatów i intensywnych, żywych kolorów. Warszawski Transport Publiczny też chce cieszyć oczy pasażerów, a pomagają w tym specjaliści z Zarządu Oczyszczania Miasta. Jak co roku na pętlach WTP pojawiają się starannie dobrane rośliny – ładne i zarazem odporne na warunki życia w mieście.

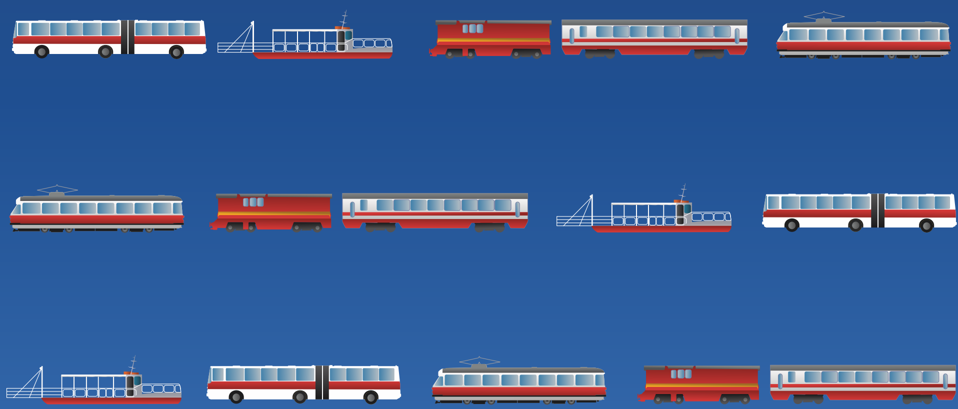
Zapraszamy też na kolejną odsłonę historii warszawskich przystanków. Pierwsze lata powojenne oznaczały trudną odbudowę sieci komunikacyjnej. Początek lat 70. XX wieku przyniósł jednak zmianę priorytetów. Przystanki miały nie tylko „być”, ale także być dobrze dostosowane do potrzeb pasażerów, ładne i funkcjonalne. Jak to się udawało w stolicy?

Życzymy przyjemnej lektury

Warszawskie Linie Turystyczne

POCZĄTEK SEZONU

SOBOTA 1 MAJA 2021



www.wtp.waw.pl

Kasujemy bilety kupione przez komórkę

Można kupić dowolną liczbę biletów różnych rodzajów i skasować ten, który akurat jest dla nas najlepszy. Od 2 kwietnia wprowadziliśmy zmiany w korzystaniu z biletów w aplikacjach mobilnych.

Dawniej bilet, który kupowaliśmy za pośrednictwem aplikacji, był od razu skasowany. Nie można więc było kupić biletów w dowolnym momencie czy na „na zapas" i użyć wtedy, kiedy są potrzebne. Od 2 kwietnia korzystanie z takich biletów jest łatwiejsze.

W aplikacjach mobilnych można w dowolnym momencie kupić od razu kilka biletów różnego rodzaju. Bilety nie są aktywne i czas ich ważności nie płynie od chwili zakupu. Tak jak to jest z biletami kartonikowymi, bilet z aplikacji trzeba skasować po wejściu do pojazdu lub przed przekroczeniem linii bramek w metrze i dopiero od tego momentu jest on ważny. Kupione, ale nieskasowane bilety poczekają na następną podróż.

Skasuj kodem

Skasowanie biletu z aplikacji to zeskanowanie kodu QR. W górnej części pojazdu, w pobliżu drzwi wejściowych, są umieszczone naklejki z kodem QR przypisanym do konkretnego pojazdu. W metrze kody są umieszczone przed bramkami biletowymi oraz przy windach – czyli tam, gdzie przekraczamy strefę biletową.

Kody można swobodnie zeskanować, nawet z odległości 2-3 metrów. Tę czynność należy wykonać od razu po wejściu do autobusu, pociągu lub tramwaju, a w przypadku przejazdu metrem – przed przekroczeniem linii bramek lub wejściem do windy, czyli tak jak to trzeba zrobić z biletem kartonikowym. Na skasowanie biletu w ten sposób jest 20 sekund.

Pasażerowie korzystający z oferty Wspólnego Biletu ZTM-KM-WKD na podstawie biletów dobowych, 3-dniowych i weekendowych lub w okresie wprowadzonego honorowania biletów ZTM w pociągach tych przewoźników, np. w przypadku awarii czy remontów, także muszą zeskanować kod QR umieszczony w pobliżu drzwi wejściowych.

Kolejny bilet z pakietu

Przez minutę po skasowaniu biletu na ekranie aplikacji będzie się na czerwono wyświetlał licznik upływającego czasu, a na trzy minuty przed końcem ważności biletu pasażer zostanie o tym fakcie powiadomiony przez aplikację. Jeśli jednak pasażer nie zamierza jeszcze wysiadać, to może wtedy dokupić drugi bilet lub wykorzystać bilet kupiony wcześniej, który automatycznie się aktywuje po zakończeniu ważności pierwszego biletu. Skorzystanie z funkcji przedłużenia biletu oznacza, że nie trzeba skanować kodu w celu aktywacji nowego biletu. Ta funkcjonalność jest bardzo przydatna w szczególności przy przejazdach liniami metra. Sama kontrola biletów przebiega bardzo prosto. Pasażer pokazuje kontrolerowi skasowany bilet na urządzeniu mobilnym, a urządzenie kontrolerskie odczytuje kod QR. ■



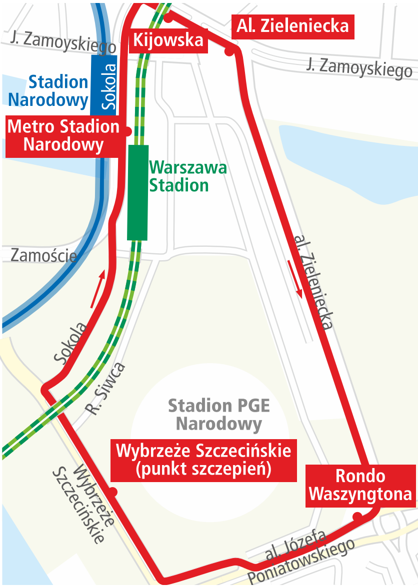
Linią 902 na szczepienia

Do punktu szczepień na Stadionie Narodowym można dojechać autobusami specjalnej linii 902 oraz 102, 146 i 147.

Zgłaszający się na szczepienie pacjenci wchodzą na Stadion Narodowy od strony ulicy Wybrzeże Szczecińskie. W sąsiedztwie bramy numer 5, która jest najbliżej punktu szczepień, znajduje się przystanek Wybrzeże Szczecińskie 02.

Trasa linii 902 łączy stację metra i kolejową z wejściem do szpitala tymczasowego dla pacjentów udających się na szczepienie. Autobusy jadą ulicami: Sokolą, Targową, al. Zieleniecką, przez rondo J. Waszyngtona i al. Józefa Poniatowskiego na Wybrzeże Szczecińskie. Do przystanku Metro Stadion Narodowy wracają ulicami Wybrzeże Szczecińskie i Sokolą. Autobusy jeżdżą co 15 minut. Przejazd jest bezpłatny.

Na przystanku Wybrzeże Szczecińskie 02 zatrzymują się również kursujące tu autobusy linii: 102, 146 i 147. Zapewniają one bezpośrednie połączenie z centrum Warszawy, stacją metra i kolei, ale także z Falenicą czy Starą Miłosną.



Metro na Bródno – montaż torowiska

Zbrojenie, wibroizolacja, beton pod ciśnieniem - to przepis na wykonanie torowiska II linii metra w Warszawie. Właśnie trwają intensywne prace na wschodnio-północnym odcinku linii M2.

Budowa torowiska w tunelach metra to skomplikowany



proces. Po wydrążeniu tunelu ma on przekrój koła. Dlatego najpierw należy wybetonować płaskie powierzchnie, tzw bankiet dolny („podłogę” tunelu) i boczny, który będzie pełnił funkcję korytarza technologicznego. Te prace były wykonywane już na początku roku.

Beton pod ciśnieniem

Dopiero po "wypoziomowaniu" tunelu można przystąpić do budowy właściwego torowiska. Najpierw układana jest warstwa wibroizolacji, następnie zbrojenie, a na nim montowane są bloczki z uchwytami na szyny. Po przymocowaniu do nich szyn całość jest regulowana z dokładnością do 1 mm, by następnie torowisko można było zalać betonem. Po zakończeniu budowy całego torowiska na odcinku będzie ono jeszcze szlifowane.

Jeszcze w tym miesiącu wykonawca będzie betonował układany właśnie odcinek torów pomiędzy stacjami Bródno i Kondratowicza. Po drążeniu samego tunelu, jest to najważniejszy etap prac w tunelach budowanego metra.

Finał w 2022

Równolegle do budowy torowiska, prowadzone są prace instalacyjne na trzech stacjach; Bródno, Kondratowicza i Zacisze. W częściach stacji, gdzie w przyszłości będzie znajdować się zaplecze techniczne, montowane są instalacje wentylacyjne, elektryczne i sanitarne. Na stacjach widać docelowe biegi schodów stałych i przygotowane pochylnie schodów, wkrótce rozpocznie się montaż schodów ruchomych.

Według harmonogramu zakończenie budowy tego odcinka planowane jest w II połowie 2022 roku. ■

Na północno-wschodnim odcinku metra powstają trzy stacje: C19 „Zacisze" pod ul. Figara w pobliżu skrzyżowania z ul. Codzienną, C20 „Kondratowicza" przy skrzyżowaniu ulicy Malborskiej i Kondratowicza oraz C21 „Bródno" przy skrzyżowaniu ulicy Kondratowicza i Rembielińskiej. Połączą je ponad cztery kilometry torowiska. Za ostatnią stacją powstaje również komora torów odstawczych, która będzie służyła do zawracania i postoju pociągów. Wybudowane będą też



trzy wentylatornie. Wykonawca, konsorcjum firm Astaldi i Gulermak, podpisało umowę na kwotę 1 397 895 000 zł. Dokończenie odcinka wschodniego-północnego jest częścią projektu "Budowa II linii metra wraz z zakupem taboru - etap III", który jest współfinansowany przez Unię Europejską z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.
Dla projektu o wartości 3 564 536 216,00 zł przyznano dofinansowanie unijne w wysokości 1 952 151 513,23 zł.

Fundusze Europejskie Infrastruktura i Środowisko | Rzeczpospolita Polska | Unia Europejska Fundusz Spójności

Projekt pn. „Budowa II linii metra wraz z zakupem taboru – etap III" jest współfinansowany przez Unię Europejską z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 - 2020

Nowa pętla autobusowa na Woli

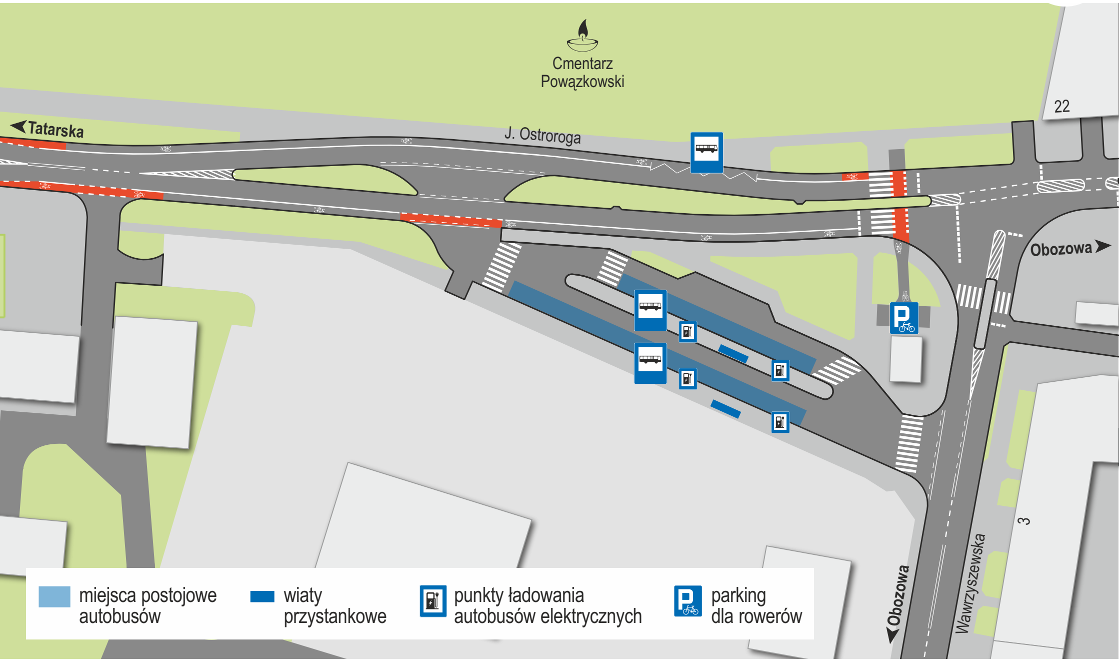
Jeszcze w tym roku autobusy na Woli zatrzymają się na nowej pętli przy ulicy J. Ostroroga. Zarząd Transportu Miejskiego podpisał umowę na budowę pętli.

Nowa pętla będzie przy skrzyżowaniu ulicy J. Ostroroga z Wawrzyszewską. To miejsce wskazują zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Nowa pętla będzie miała dwa perony o długości 60 i 40 m; staną tam dwa autobusy 12-metrowe i trzy 18-metrowe. Wybudowane zostaną nowe chodniki i parking dla rowerów. Będą wiaty i miejsca do zamontowania czterech ładowarek dla autobusów elektrycznych. Infrastruktura pętli będzie dostosowana do potrzeb osób z niepełnosprawnościami – zostaną zainstalowane pasy prowadzące i pola uwagi.

Budowa pętli to nie wszystko. W ramach tej samej inwestycji przebudowany zostanie odcinek ul. J. Ostroroga – będzie bezpieczniej, a korzystanie z Warszawskiego Transportu Publicznego dogodniejsze. Para nowych przystanków autobusowych planowana jest przy skrzyżowaniu ul. J. Ostroroga z Wawrzyszewską. Przystanki, które dziś są przy siedzibie Żandarmerii Wojskowej zostaną przeniesione bliżej bramy Cmentarza Powązkowskiego. Jednocześnie w sąsiedztwie

nowych i przeniesionych przystanków zostaną wybudowane nowe przejścia dla pieszych z azylami.

Obecna pętla Młynów przy ul. Płockiej jest za mała, aby pomieścić kilka autobusów przegubowych. Kończące i zaczynające na niej kursy autobusy linii 106 i 136 oraz przejeżdżające przez nią autobusy linii 103 zostaną przeniesione na nową pętlę.



Prace na pętli Żerań FSO i Wiatraczna – rozpoczęliśmy sezon remontów

Trwają prace remontowe na pętli Żerań FSO i Wiatraczna. Tym samym rozpoczęliśmy sezon remontów przystanków i pętli. W tym roku wyremontujemy ich co najmniej trzydzieści.

Spółka Planeta, z którą w marcu podpisaliśmy umowę na budowę i remonty przystanków autobusowych, pracuje na części pętli autobusowej Żerań FSO. Prace są prowadzone przy drugim peronie – patrząc od pętli tramwajowej. Pomiędzy peronami wzmacniana jest konstrukcja jezdni i wymieniana nawierzchnia. Wcześniej – na naszą prośbę – służby Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji sprawdziły sieć kanalizacyjną pod pętlą. Trwa także częściowy remont na autobusowej pętli Wiatraczna.

Pracami na pętli Żerań FSO i Wiatraczna rozpoczęliśmy sezon tegorocznych remontów infrastruktury komunikacyjnej. Do końca roku firma Planeta oraz miejski Zakład Remontów i Konserwacji Dróg wyremontują na nasze zlecenie ponad 30 przystanków: na Ochocie – siedem, w Śródmieściu – sześć, po cztery na Mokotowie i Pradze-Południe, przy czym tutaj zostanie wyremontowana także pętla Witolin, po dwa – na Targówku oraz w Wawrze i Włochach oraz po jednym – na Bemowie, Białołęce, Bielanach i Woli oraz w Wilanowie.

Zakres prac remontowych będzie uzależniony od stanu infrastruktury na konkretnym przystanku. Mogą to być naprawy nawierzchni peronów, zatok i pasów przejazdowo-postojowych oraz drobne remonty, jak wymiana krawężnika czy urządzeń infrastruktury podziemnej (włazów kanałowych, wpustów deszczowych lub studni teletechnicznych).



P+R Żerań PKP i Jeziorki PKP – bezobsługowo, bezpiecznie i z pełną informacją

Na nowo budowanych parkingach „Parkuj i Jedź" przy stacjach kolejowych Warszawa Żerań i Warszawa Jeziorki kierowcy będą mogli korzystać z bezobsługowego systemu pobierania opłat oraz informacji parkingowej o liczbie wolnych miejsc postojowych.

Ogłosiliśmy przetarg na zaprojektowanie i wykonanie systemu pobierania opłat oraz systemu zarządzania parkingami „Parkuj i Jedź" dla budowanych parkingów Żerań PKP i Jeziorki PKP. Zadaniem zwycięzcy przetargu będzie m.in. wyposażenie tych dwóch, nowych parkingów w systemy ułatwiające korzystanie z nich oraz zarządzanie tymi obiektami. Kierowcy będą mogli korzystać z systemu poboru opłat, który usprawni wjazd i wyjazd z parkingu oraz weryfikację dokumentów uprawniających do zwolnienia z opłaty za parkowanie lub naliczenie opłaty.

Szybszy wyjazd

System będzie bazował na odczytach tablic rejestracyjnych. Przy wjeździe, po odczytaniu tablicy rejestracyjnej szlaban się podniesie i kierowca wjedzie na parking. Przed wyjazdem, w kasie parkingowej kierowca poda numer rejestracyjny samochodu oraz przedstawi aktywny bilet ZTM lub Warszawską Kartę Miejską – w zależności od nośnika biletu może być to włożenie biletu kartonikowego, przyłożenie do czytnika karty lub QR kodu w urządzeniu mobilnym. W przypadku, gdy kierowca nie będzie posiadał dokumentu uprawniającego do zniżki w opłatach (przypomnijmy, że zgodnie z regulaminem parkowanie jest bezpłatne dla osób posiadających bilet dobowy lub dłuższy, bilet seniora, bilet dla dzieci z rodzin z trójką dzieci lub uprawnienia do bezpłatnych przejazdów), kasa parkingowa naliczy i pobierze opłatę parkingową. Potem, przy wyjeździe system ponownie odczyta tablicę rejestracyjną i szlaban automatycznie się podniesie.

Informacja na bieżąco

System informacji parkingowej zapewni aktualną informację o liczbie wolnych miejsc parkingowych z uwzględnieniem miejsc ogólnodostępnych, dla osób z niepełnosprawnościami oraz dla pojazdów elektrycznych. Na parkingach zostaną zainstalowane także lokalne systemy wspomagające ich obsługę:

- zarządzania parkingiem – informowanie o awariach i alarmach mających wpływ na bezpieczeństwo użytkowników parkingów oraz funkcjonowanie obiektów;

- zarządzania budynkami – zdalna obsługa instalacji, np. sterowanie oświetleniem, pomiary temperatury i kontrolę zużycia energii elektrycznej;
- dozoru wizyjnego – podgląd obiektów w Centrum Zarządzania Parkingami;
- komunikacji głosowej – kontakt użytkowników z dyspozytorami w Centrum Zarządzania Parkingami;
- sygnalizacji pożaru – ochrona przeciwpożarowa;
- alarmowej sygnalizacji włamania i napadu – umożliwiający ochronę mienia, stały dozór obiektów oraz przekazywanie alarmów o włamaniach.

Wszystkie systemy będą podłączone do Centrum Zarządzania Parkingami znajdującego się w Węźle Komunikacyjnym Młociny. W tej chwili z centrum zarządzamy 10 parkingami P+R.

Firma, która wygra przetarg będzie miała 400 dni od dnia podpisania umowy na realizację przedsięwzięcia. ■

Obecnie kierowcy mają w Warszawie do dyspozycji 15 parkingów „Parku i Jedź" oferujących ponad 4,4 tys. miejsc postojowych.

Parking P+R Żerań PKP powstaje na Białołęce, w sąsiedztwie stacji kolejowej PKP Warszawa Żerań. Będzie to obiekt jednopoziomowy z co najmniej 220 miejscami postojowymi dla samochodów osobowych, w tym 4 proc. przystosowanymi do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz nie mniej niż 110 zadaszonymi stanowiskami dla rowerów.

Parking P+R Jeziorki PKP budowany jest przy stacji kolejowej Warszawa Jeziorki na linii radomskiej. Będzie to jednopoziomowy obiekt na nie mniej niż 138 miejsc postojowych, w tym sześć dla osób z niepełnosprawnościami oraz nie mniej niż 40 zadaszonych miejsc postojowych dla rowerów.



Przenosimy się na Pragę

Zarząd Transportu Miejskiego pod koniec tego roku przeprowadzi się do nowej siedziby – zrewitalizowanego budynku Polskich Zakładów Optycznych przy ulicy Grochowskiej.

Wraz z końcem 2021 roku Zarząd Transportu Miejskiego zmieni swoje biuro - dzisiejsze „wolskie" – znajdujące się przy skrzyżowaniu ulicy Żelaznej z Grzybowską – zamieni na „praskie". Nowa siedziba będzie na Pradze-Południe, przy ulicy Grochowskiej 316/320, na zrewitalizowanym terenie Polskich Zakładów Optycznych.

W końcu tego roku kończy się nam umowa wynajmu powierzchni biurowej przy Żelaznej 61, dlatego już od pewnego czasu analizowaliśmy rynek w poszukiwaniu nowego biura. Spośród kilku ofert biurowiec w miejscu dawnych PZO był najkorzystniejszą. Pomieszczenia biurowe ZTM zajmą ok. 9,5 tys. m kw., będzie tu także jedno z biur urzędu miasta. W nowej siedzibie organizatora i nadzorcy Warszawskiego Transportu Publicznego zostanie również uruchomiony pierwszy w tej części Pragi nowoczesny i dostosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami Punkt Obsługi Pasażerów oraz znajdzie się miejsce do prowadzenia zajęć edukacyjnych.

Podczas prac remontowych wykorzystano w budynku ekologiczne technologie, dzięki którym jest on przyjazny środowisku naturalnemu, a zużycie mediów zostanie

istotnie ograniczone, co będzie miało istotny wpływ na koszty eksploatacyjne. Praga objęta jest długofalowym miejskim programem rewitalizacji i nowe biuro ZTM będzie naszym wkładem w przemiany prawobrzeżnej Warszawy.

Do ZTM-u będzie można wygodnie dojechać tramwajami i autobusami, których przystanki znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie siedziby. ■


źródło: WSRE Sp. z o.o.

Pętle w wiosennych kwiatach

Pętle komunikacji miejskiej pełne wiosennych kwiatów. Pasażerowie mogą podziwiać tysiące bratków, krokusów i tulipanów.

Kolorowe bratki

Wiosną pętle komunikacji miejskiej zapełniły się tysiącami kwiatów. Podróże umilają pasażerom kompozycje z wielobarwnych bratków. To pierwsze sezonowe kwiaty posadzone w tym roku przez Zarząd Oczyszczania Miasta. „Te kwiaty nie boją się wiosennych przymrozków. Dobrze radzą sobie także z wahaniami temperatur, które obserwujemy tej wiosny." – mówi Marta Kucińska z Zarządu Oczyszczania Miasta, projektantka zieleni na warszawskich pętlach. „Bratki najpiękniej wyglądają, gdy są w dużych grupach. Dlatego świetnie sprawdzają się na pętlach, gdzie sadzimy je w kaskadowych konstrukcjach." – dodaje Marta Kucińska.





Na zlecenie Zarządu Oczyszczania Miasta posadzono blisko 7,7 tys. kwiatów. Różnokolorowe bratki udekorowały 7 pętli. Po praskiej stronie Warszawy jest to pętla Żerań FSO, Wiatraczna i Annopol, a po lewobrzeżnej części miasta to pętla Nowe Bemowo, Okęcie, Wilanów i Esperanto.

Krokusy i tulipany

Co roku wczesną wiosną pojawiają się dywany krokusów. Są one jednymi z najwcześniej kwitnących roślin cebulowych. Chodź wyglądają na drobne i delikatne, to radzą sobie w trudnych warunkach pogodowych, takich jak silne wiatry czy niskie temperatury. Żółte, białe i fioletowe połacie krokusów można podziwiać na pętlach Espranto, Gocławek i Piaski.

Kiedy przekwitają krokusy w najlepszej formie są tulipany. Należą do wiosennych kwiatów o niewielkich wymaganiach, są łatwe w uprawie, za to cieszą oczy bogactwem kolorów. Na pętlach, o które dba Zarząd Oczyszczania Miasta, można podziwiać je na przystankach Żerań FSO, Wilanów, metro Marymont czy rondo Wiatraczna.

Trzy wersje ukwiecenia w jeden rok

Kwiatowe aranżacje na przystankach zmieniane są wraz z porą roku. Po wiosennych bratkach przyjdą typowe dla lata pelargonie, begonie i trawy ozdobne. Trzecia zmiana ukwiecenia na pętlach nastąpi jesienią, kiedy to pojawi się kapusta ozdobna oraz wrzosy i po raz pierwszy – wrzośce. Wrzośce nieco różnią się od swoich kuzynów – wrzosów. Ich liście w formie drobnych igiełek wyrastają z łodygi pod kątem prostym, a liczne kwiaty rosnące w gronach przypominają dzwoneczki.

Porządki, nie tylko ogrodnicze

Zarząd Oczyszczania Miasta opiekuje się zielenią na 57 pętlach Warszawskiego Transportu Publicznego. Zostały już one uporządkowane po zimie. Z trawników wygrabione zostały zanieczyszczenia, także sucha trawa, mech czy resztki liści. Roślinność, czyli drzewa i krzewy, przechodzi przegląd pielęgnacyjny i niezbędne zabiegi ogrodnicze. Przez cały rok ZOM zleca regularne sprzątanie pętli. W katalogu prac porządkowych jest zamiatanie przystanków i chodników, mycie wiat oraz systematyczne opróżnianie koszy.



Zazieleni się parking P+R Połczyńska

Czy jest możliwe połączenie funkcji użytkowych parkingu „Parkuj i Jedź" z edukacyjnymi i rekreacyjnymi? Na to pytanie starali się odpowiedzieć uczestnicy konkursu na opracowanie koncepcji architektonicznej „EKO P+R Połczyńska".
Zarząd Transportu Miejskiego podpisał umowę na opracowanie dokumentacji projektowej modernizacji parkingu. Projekt ma powstać do marca 2022 roku.

W 2020 roku ogłosiliśmy konkurs na koncepcję architektoniczną modernizacji parkingu „Parkuj i Jedź" przy ulicy Połczyńskiej. Ideą konkursu było opracowanie rozwiązań, które przemienią parking w miejsce „zielone", przyjazne środowisku, wykorzystujące zasoby odnawialne i dodatkowo atrakcyjne dla mieszkańców nie tylko jako punkt przesiadkowy.

Spółka TREKTURA Pracownia Architektoniczna Tomasz Ginter i Łukasz Katarzyński przygotuje projekt do marca 2022 roku. Zgodnie z opracowaną przez nią koncepcją, parking się zazieleni. Kostka betonowa zostanie zastąpiona materiałem ażurowym, co umożliwi wzrost trawy i zbieranie wody deszczowej. Grupy miejsc postojowych będą oddzielone nowymi nasadzeniami roślinnymi, a trawniki wzdłuż chodników staną się ogrodami deszczowymi. Na terenie parkingu zainstalowane będą panele fotowoltaiczne, a zmagazynowana dzięki nim energia elektryczna wykorzystywana będzie m.in. do oświetlenia parkingu oraz ładowania pojazdów elektrycznych.

W budynku parkingu zostanie zainstalowany centralny inteligentny system zarządzania. Połączy wewnętrzne instalacje i na podstawie zebranych informacji, m.in. o liczbie osób, temperaturze, ciśnieniu, wilgotności i nasłonecznieniu wewnątrz i na zewnątrz, porze dnia i dniu tygodnia będzie koordynował działanie instalacji tak, aby przy możliwie najniższym wydatku energetycznym osiągnąć optymalne warunki. Do ogrzewania i chłodzenia planowane jest użycie pomp ciepła z gruntowymi wymiennikami ciepła.

W dni powszednie na Połczyńskiej będziemy prowadzili zajęcia z edukacji ekologicznej dla najmłodszych z zakresu transportu miejskiego. Modernizacja da także możliwość udostępnienia w weekendy części parkingu mieszkańcom okolicznych osiedli. Będą oni mieli do dyspozycji park z łąkami kwietnymi i alejami spacerowymi. Planowana jest także aleja edukacyjna z poidłami dla ptaków, tablicami informacyjnymi, hotelami dla owadów i nieckami bioretencyjnymi. Znaczną część parku zajmie strefa rekreacyjna z trawnikiem pozwalającym organizować warsztaty, koncerty, ćwiczenia grupowe i pikniki.

Kolejnym krokiem – przybliżającym nas do „EKO P+R Połczyńska" – będzie ogłoszenie w 2022 roku przetargu na wykonanie robót budowlanych.



Warszawskie Linie Turystyczne 2021

W sobotę, 1 maja na ulice Warszawy wyjadą zabytkowe tramwaje i autobusy, a na Wiśle pojawią się promy. Przed nami 13. sezon Warszawskich Linii Turystycznych, który potrwa do 26 września.

Warszawskie Linie Turystyczne to nie tylko gratka dla miłośników komunikacji miejskiej, ale także sposób na poznanie Warszawy, jej zabytków i ciekawych miejsc. Przejazd zabytkowym tramwajem czy autobusem pozwala poczuć powiew historii, jest atrakcją dla dzieci i dorosłych oraz aktywną formą spędzenia wolnego czasu. Z kolei przeprawa przez Wisłę promem pozwala zobaczyć miasto z innej perspektywy, przenieść się z bulwarów na zielony brzeg rzeki i cieszyć się pobytem na plaży czy dalszą przejażdżką rowerem po wytyczonych ścieżkach.

Linia tramwajowa 36

Wraz z początkiem maja na torach pojawią się zabytkowe tramwaje linii 36, które pojadą trasą: PL. NARUTOWICZA - Filtrowa - Nowowiejska - Marszałkowska - Andersa - Mickiewicza - Słowackiego – METRO MARYMONT. Z ich okien będzie można podziwiać malowniczą ulicę Filtrową, ulicę Marszałkowską z socrealistyczną Marszałkowską Dzielnicą Mieszkaniową oraz zielony Żoliborz z modernistyczną zabudową.

Od soboty, 1 maja do 27 czerwca tramwaje będą kursowały w soboty, niedziele i święta oraz 4 czerwca od godz. 12.00 do 20.00. W wakacje, od 28 czerwca do 3 września, tramwaje linii 36 będą wyjeżdżały na tory codziennie. Od początku września do końca sezonu WLT, tramwaje przyjadą na przystanki tylko w weekendy.

Do obsługi linii 36 zostaną skierowane doskonale znane warszawiakom tramwaje 13N, 105Na nazywane „akwariami" oraz wyjątkowy egzemplarz 102N (ten tramwaj został sprowadzony do Warszawy z Poznania w 2004 roku, takie nie jeździły nigdy w Warszawie). Tramwaj 13N to na najbardziej warszawski z warszawskich tramwajów. „Parówki", „trzynastki", „kabany" – każdy warszawiak i każda warszawianka na pewno choć trochę kojarzy charakterystyczny kształt tego pojazdu, wielu pamięta dźwięk tramwaju zjeżdżającego np. z nasypu wiaduktu ulicy A. Mickiewicza czy zamykanych harmonijkowych drzwi. Tramwaje 13N stały się jednym z symboli Warszawy. Widać je w wielu polskich filmach i serialach. Zostały opracowane i wyprodukowane tylko z myślą o Warszawie, w chorzowskiej fabryce Konstal powstało ich aż 840. Ostatni kurs 13N wykonał po 53 latach od dostawy pierwszego wagonu, w niedzielę 4 sty-





cznia 2013 roku. Dzisiaj pięć tramwajów 13N pełni jeszcze funkcję techniczną w zajezdniach Tramwajów Warszawskich. Tramwajarze zachowali osiem tramwajów, które wożą pasażerów jako jeżdżące zabytki. Przygotowali też specjalną stronę internetową tylko o „parówkach” - 36.com.pl.

Linia autobusowa 100

Przejazd zabytkowymi jelczami czy ikarusami pokaże miasto po prawej i lewej stronie Wisły. Autobusy linii 100 będą kursowały na trasie: CENTRUM – Marszałkowska – Królewska – pl. Piłsudskiego – Senatorska – Miodowa – Świętojerska – Karmelicka – Stawki – Konwiktorska – Wybrzeże Gdańskie – most Śląsko-Dąbrowski – al. „Solidarności” – Targowa – al. Zieleniecka – al. Poniatowskiego – Nowy Świat – Al. Ujazdowskie – Bagatela – Marszałkowska – CENTRUM.

Wycieczkę autobusem linii 100 można połączyć ze spacerem po atrakcyjnych zakątkach Warszawy. Będzie nim można dojechać m.in.: na Stare Miasto, do Parku Praskiego i ZOO, na ulicę Ząbkowską z Centrum Praskim Koneser i do Łazienek Królewskich.

Przez cały sezon Warszawskich Linii Turystycznych „setka” będzie kursowała w soboty, niedziele i święta od godz. 12.00 do 18.00.

W autobusach i tramwajach Warszawskich Linii Turystycznych obowiązują wszystkie bilety taryfy Zarządu Transportu Miejskiego.

Promy

Na Wisłę wracają promy. Bezpłatnie będzie można korzystać z przepraw promowych przez królową polskich rzek. Od 1 maja promy zaczną kursować na trzech trasach:

1) Cypel Czerniakowski (pomost pływający) – Saska Kępa (plaża)
2) Most Poniatowskiego (nabrzeże) – Stadion Narodowy (plaża)
3) Podzamcze Fontanny (pomost pływający) – ZOO (plaża)

W okresie od 1 maja do 30 czerwca promy będą kursowały w soboty, niedziele i święta oraz dodatkowo w dni powszednie 1 i 4 czerwca. W tym czasie Pliszka, Wilga i Słonka wykonają po 30 kursów dziennie.

Od 1 lipca do 31 sierpnia promy będą pływały codziennie. We wrześniu połączą brzegi Wisły tylko w weekendy. Promami można przewozić rowery.

Linia tramwajowa T

Od początku wakacji, w sobotę 26 czerwca, tramwaje linii turystycznej T rozpoczną kursowanie na trasie: PL. NARUTOWICZA - Grójecka - Al. Jerozolimskie - most Poniatowskiego - rondo Waszyngtona - al. Zieleniecka - Targowa - most Śląsko-Dąbrowski - al. „Solidarności” - Towarowa - Grójecka - PL. NARUTOWICZA. „Tetką” dojedziemy m.in. na Saską Kępę, do Parku Skaryszewskiego oraz na zabytkową Pragę i Stare Miasto.

Z przejazdów tramwajami linii T będzie można korzystać w soboty i niedziele w godzinach 12.00-18.00 do końca sierpnia.

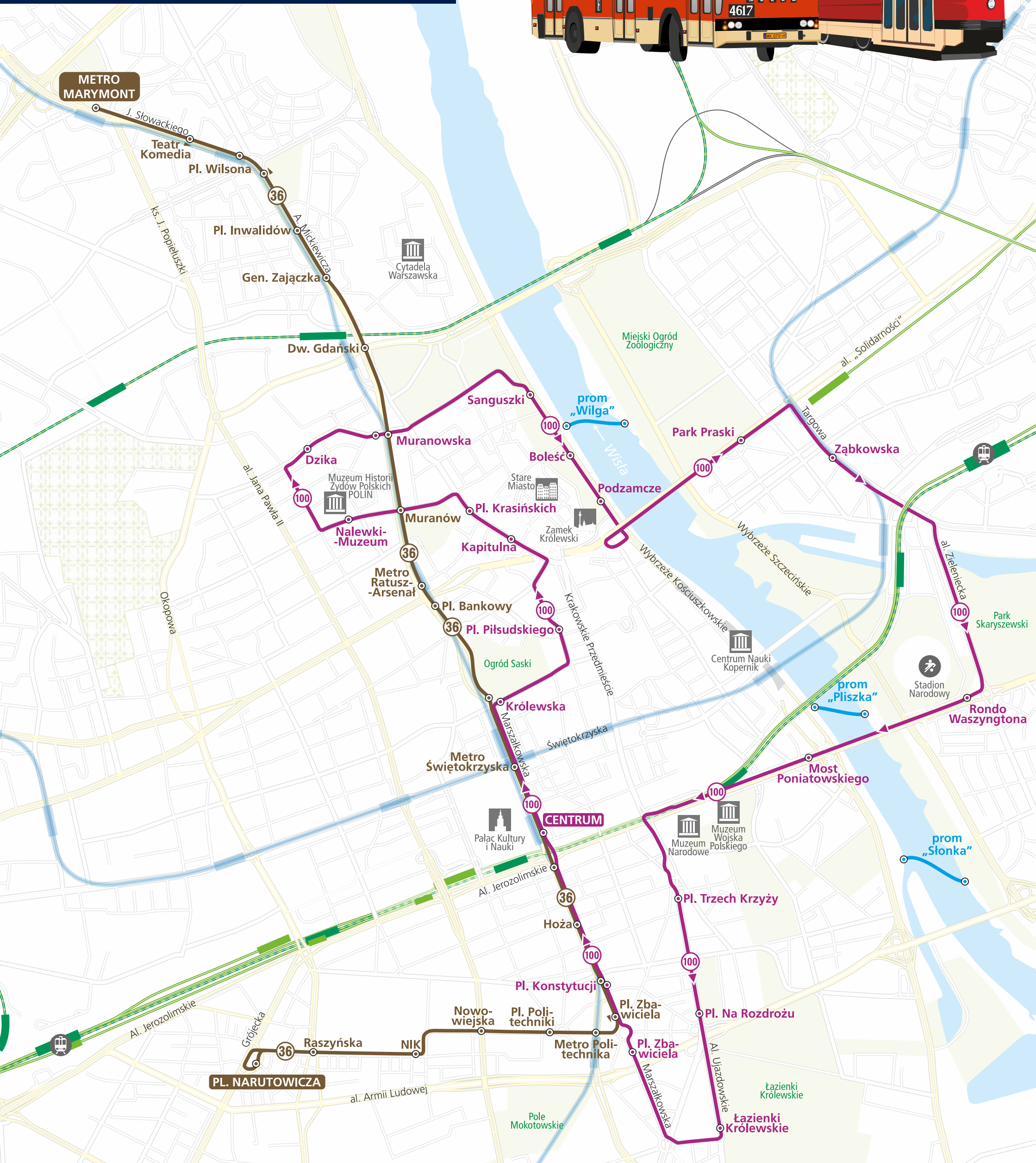
Podobnie jak w pojazdach linii 36 i 100, w tramwajach linii T będą obowiązywały bilety Zarządu Transportu Miejskiego.

Przypominamy, w pojazdach Warszawskich Linii Turystycznych obowiązują limity liczby pasażerów, obowiązek zakrywania nosa i ust maskami, zachowywanie bezpiecznego odstępu od innych. Na promach należy stosować ogólne zasady bezpieczeństwa sanitarnego.



LEGENDA / *Key to symbols*

- **przystanki linii autobusowej 100 (linia jednokierunkowa)**
  bus tourist line 100 stops (one way route)
- **przystanki linii tramwajowej 36**
  tram tourist line 36 stops
- **przystanki linii promowych**
  ferry tourist lines stops



Warszawskie
Linie Turystyczne

NOWE ZASADY BEZPIECZEŃSTWA
DLA WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO
WAŻNE OD 26/04/2021 r.



SZKOŁY PODSTAWOWE

KLASY I-III - NAUKA HYBRYDOWA



SALONY PIĘKNOŚCI

(KOSMETYCZNE, FRYZJERSKIE) - OTWARTE

POZOSTAŁE OBOSTRZENIA OBOWIĄZUJĄ BEZ ZMIAN

Jeśli możesz - #ZostańwDomu!

warszawa19115.pl/koronawirus

zakochaj się w Warszawie

WARSZAWA 19115
MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU



Z monitorów na tory

Proces produkcji nowych pociągów dla Szybkiej Kolei Miejskiej jest skomplikowany i wymaga współpracy wielu osób. Sama produkcja w fabryce Newag S.A. to tylko jeden z wielu etapów.

Pasażerowie oczekują, że dostaną pojazdy wygodne, niezawodne i nowoczesne, które będą ich wozić przez wiele lat oraz będą dobrze dostosowane do specyfiki transportu publicznego w aglomeracji warszawskiej. Dlatego każdy przetarg musi być starannie przygotowany, a to tylko początek drogi do spełnienia oczekiwań pasażerów Warszawskiego Transportu Publicznego.

Najpierw wymagania

W przypadku pociągów dla Szybkiej Kolei Miejskiej pierwszym krokiem jest przygotowanie Opisu Przedmiotu Zamówienia, który określa, jakie wymagania ma spełniać nowy tabor. - Pracując nad tym dokumentem bierzemy pod uwagę różne uwarunkowania, choćby takie, że przewozimy pasażerów na terenie aglomeracji warszawskiej i potoki podróżnych są bardzo duże. Musimy też szczegółowo zapisać wymagania, dotyczące liczby drzwi po każdej stronie pojazdu, czy pojemność w przeliczeniu na metr kwadratowy. Załącznik zawiera natomiast szczegółowy opis systemu informacji pasażerskiej, który jest wyjątkowy w skali naszego kraju. Zarząd Transportu Miejskiego precyzyjnie wskazuje, jak u każdego z przewoźników miejskich ma ten system wyglądać – mówi Damian Ordon, zastępca dyrektora pionu rozwoju SKM.

To nie wszystko, bo np. w Warszawie wyjątkowa jest też wysokość peronów, które na obszarze funkcjonowania SKM mogą wynosić od 760 do 960 milimetrów, podczas gdy Techniczne Standardy Interoperacyjności (szczegółowe wymagania techniczne i funkcjonalne, ogłaszane przez Komisję Europejską, nakładane na wszystkich przewoźników i producentów) określają tę wysokość na poziomie 760 mm. Tak było w przypadku ostatniego przetargu na dostawę 21 elektrycznych zespołów trakcyjnych. Nowosądecki Newag standardowo zaprojektował podłogi na tej właśnie wysokości, a z powodu wymogów stawianych przez warszawską SKM, musiał to przeprojektować.

- Klient precyzuje swoje oczekiwania w OPZ. Taki dokument liczy standardowo około 150 stron wymagań, które my jako producent musimy spełnić. Razem z ogłoszeniem przetargu pojawia się też Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia, którą u nas w firmie



poddajemy szczegółowej analizie. Najwięcej czasu spędza nad nią nasz dział konstrukcyjny. Przygotowujemy jak najwięcej pytań, bo im więcej ich zadamy na wczesnym etapie postępowania, tym później jest mniej wątpliwości. Po serii pytań w trakcie przetargu powstaje wersja finalna OPZ i to jest materiał, który co do zasady musi być wypełniony. Dopuszczalne są drobne odstępstwa, tzw. punkty „do ustalenia", które opracowuje się po podpisaniu umowy. Przedstawiamy dwie, trzy propozycje rozwiązań projektowych, które wymagają wersje punktów do uzgodnienia, następnie spotykamy się i zatwierdzamy finalne rozwiązanie – mówi Bogdan Laciuga, kierownik projektu w Newag S.A.

Te odstępstwa mogą dotyczyć drobnych rzeczy, jak np. malatura pojazdu, ułożenie poręczy, czy fotele dla maszynisty. Najważniejsze rzeczy są zapisane wprost i nie można ich zmieniać. - Przygotowanie OPZ jest czasochłonne i wymaga znajomości najnowszych trendów. Trzeba wziąć pod uwagę obecnie wykorzystywane urządzenia, ale też pojawiające się na rynku nowości technologiczne. Część wymogów mieliśmy już sprecyzowanych przy poprzednich zamówieniach, wiedzieliśmy, że się sprawdziły i nie chcieliśmy ich modyfikować – mówi Damian Ordon.

Praca zespołowa

Zanim dojdzie do ustaleń projektowych, producent przeprowadza wewnętrzne analizy, który produkt z jego katalogu będzie najbardziej odpowiadał potrzebom klienta i może zostać bazą dla konkretnego zamówienia. W przypadku ostatniego przetargu, ogłoszonego przez SKM był to Impuls 2, ale np. dla Warszawskiej Kolei Dojazdowej trzeba było stworzyć pojazd praktycznie od zera. Uzgodnienia z wykonawcą wybranym w przetargu trwają kolejnych kilka miesięcy. W przypadku SKM zaczęły się na przełomie sierpnia i września, a zakończyły w grudniu zarówno dla pojazdów cztero-, jak też pięcioczłonowych. Niektóre kwestie udało się uzgodnić za pierwszym razem, a inne doczekały się szóstej lub siódmej wersji.

To praca ogromnego zespołu ludzi, w którą może być zaangażowanych nawet ponad 100 inżynierów, mechaników, elektryków, elektroników, którzy przygotowują projekty w zakresie swoich kompetencji. Zaczyna się od konstrukcji pudeł i wózków, aż do części mających najmniejszy wpływ na konstrukcję pojazdu.

Prace projektowe trwają równolegle z uzgodnieniami, dlatego już około dwóch miesięcy po zakończeniu uzgodnień może być przygotowywana dokumentacja konstrukcyjna. Potem rozpoczyna się przygotowywanie tzw. BOM-ów (ang. Bill of Materials), czyli zestawień materiałów. Na tej podstawie dział planowania przygotowuje zapotrzebowania na zakup materiałów.

- Dla SKM najważniejsze jest, żeby komponenty spełniały normy i odpowiadały naszym wymaganiom. Nie wskazujemy konkretnych producentów. W branży kolejowej działa ograniczona liczba podmiotów i często z wyprzedzeniem wiadomo, kto może wyprodukować napęd lub hamulce. Czasem będzie to trzech dostawców do wyboru, innym razem sześciu. Mało jest takich komponentów, które produkuje powyżej dziesięciu firm. Dostawcy muszą spełniać wyśrubowane normy – wyjaśnia Damian Ordon.





Prace toczą się na kilku polach równolegle, żeby zaoszczędzić cenny czas. Epidemia COVID-19 jeszcze wydłużyła terminy dostaw i na niektóre zamówienia czeka się nawet 12 miesięcy. Te wszystkie zależności musi uwzględniać harmonogram produkcji.

- To próba wyważenia między mocami przerobowymi naszego zakładu i dostawców podzespołów, a tym kiedy powinniśmy zacząć produkcję, aby dotrzymać terminów określonych w umowie. Jeśli już wiemy, kiedy powinniśmy rozpocząć produkcję pojazdu, to do niej dostosowujemy harmonogram innych prac, np. zakup materiałów, przygotowania dokumentacji konstrukcyjnej i zestawień materiałowych – mówi Bogdan Laciuga.

Produkcja start

Sam proces produkcji elektrycznych zespołów trakcyjnych dla SKM zaczął się od spawania elementów konstrukcji stalowych oraz produkcji ram wózków dla obu pojazdów. Produkcja jest nieustannie kontrolowana przez Newag i SKM. Od momentu pierwszego spawu przedstawiciele warszawskiego przewoźnika są praktycznie cały czas w fabryce.

W pierwszej kolejności warszawskiemu przewoźnikowi zostaną dostarczone czteroczłonowe pojazdy typu 31WEba. Bazą dla nich będą pojazdy przygotowywane w ramach kontraktu dla Kolei Małopolskich, więc uda się wykorzystać część doświadczeń i rozwiązań. Proces homologacji powinien być dzięki temu łatwiejszy.

W przypadku pojazdów pięcioczłonowych (nowy typ 45WE) będzie trzeba dokonać pełnej homologacji. W tym procesie biorą udział aż trzy podmioty. Testy przeprowadza Instytut Kolejnictwa. Sporo danych zbiera się na torze doświadczalnym w Żmigrodzie, z kolei hamulce są testowane w Krakowie. Raport i komplet badań trafia potem do Urzędu Transportu Kolejowego oraz do Agencji Kolejowej UE. Homologację dostaje pierwszy pojazd danego typu – każdy kolejny w ramach kontraktu, musi dostać zezwolenie, zanim zacznie wozić pasażerów.

Potem, przed dopuszczeniem pojazdu do ruchu, następuje kolejny etap sprawdzenia, już w Warszawie. Każdy pojazd musi przejechać określoną liczbę kilometrów po każdej linii. Wszystko musi być zgodne z Warunkami Technicznymi Wykonania i Odbioru. Dopiero wtedy można podpisać protokół, po którym pojazd może zostać dopuszczony do ruchu. Wcześniej jeszcze maszyniści, kierownicy pociągu i obsługa techniczna przechodzą szkolenia (przez pierwszych siedem lat serwisowanie jest po stronie Newag S.A.).

Nowe pociągi dla pasażerów z aglomeracji warszawskiej są już coraz bliżej. Pod koniec lutego nastąpiło symboliczne uruchomienie produkcji, a pierwszy zestawiony pociąg powinien być wyprodukowany w lipcu, w celu rozpoczęcia procesu homologacji. Dzięki nowym elektrycznym zespołom trakcyjnym (EZT) będzie można lepiej dostosować podaż miejsc do potrzeb. Zestawione ze sobą dwa pojazdy pięcioczłonowe pomieszczą nawet 1600 pasażerów. Pierwszą trasą, na którą wyjadą nowe pojazdy, będzie S2, łącząca Lotnisko Chopina z Sulejówkiem.



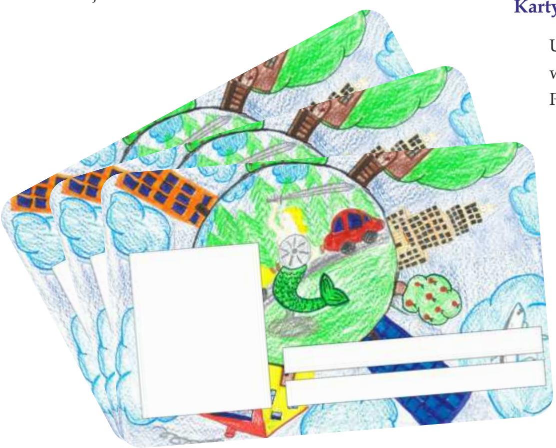
Wymieniamy Karty Ucznia

Karty Ucznia uprawniające uczniów szkół podstawowych do bezpłatnych przejazdów Warszawskim Transportem Publicznym wydane w 2017 roku stracą ważność 30 września. Można już składać wnioski o ich przedłużenie.

Uczniowie stołecznych szkół podstawowych oraz warszawiacy uczęszczający do podwarszawskich szkół podstawowych mogą korzystać z bezpłatnych przejazdów Warszawskim Transportem Publicznym. Uprawniają do tego Karty Ucznia wydawane przez Zarząd Transportu Miejskiego. Karty te obowiązują w 1. i 2. strefie biletowej, można więc z nimi podróżować także autobusami linii strefowych „700" poza granicami Warszawy, linii lokalnych L oraz – w ramach oferty „Wspólny bilet ZTM-KM-WKD" – pociągami Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej na obszarze obowiązywania wspólnego biletu. Dzięki temu uczniowie mogą bezpłatnie poruszać się po aglomeracji warszawskiej, nie tylko w drodze do szkoły.

W tym roku konieczna jest wymiana kart używanych obecnie przez uczniów klas IV-VII. Są to karty ważne do 30 września tego roku. Wniosek o przedłużenie karty należy złożyć do 23 maja.

Wymienić kartę i jednocześnie przedłużyć jej ważność można w trzech prostych krokach. Poniżej krótka instrukcja dla rodziców:



1. Przygotuj: link do strony internetowej, przez którą złożysz wniosek o przedłużenie ważności karty (link otrzymasz w szkole, do której uczęszcza Twoje dziecko); numer obecnej Karty Ucznia oraz zdjęcie dziecka. Zdjęcie powinno być legitymacyjne, wykonane w orientacji pionowej na jednolitym, jasnym tle. Upewnij się, czy jest ono w odpowiednim formacie – JPG lub PNG, w minimalnej rozdzielczości 200×259 pikseli, a wielkość pliku nie przekracza 2 MB. Zdjęcie powinno być aktualne i wykonane w ciągu ostatnich sześciu miesięcy.
2. Wejdź na stronę internetową, której adres otrzymałaś/łeś ze szkoły i wybierz wniosek o przedłużenie Karty Ucznia. Wypełnij wymagane pola dodaj zdjęcie i wyślij wniosek. Na adres e-mailowy otrzymasz potwierdzenie złożenia wniosku, a później informację o rozpatrzeniu wniosku.
3. Odbierz Kartę Ucznia – po otrzymaniu wiadomości o jej wyrobieniu i dostarczeniu – w szkole Twojego dziecka.

Przedłużenie ważności Karty Ucznia jest bezpłatne.

Można także złożyć wniosek w formie papierowej w szkole dziecka. Trzeba tylko pamiętać o dołączeniu do wniosku zdjęcia legitymacyjnego w rozmiarze 3,5×4,5 cm.

Karty Ucznia dla uczniów klas 6-7

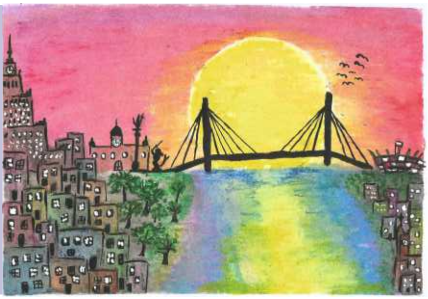
Uczniowie klas 6-7 mogą również przedłużyć ważność Karty Ucznia w Punktach Obsługi Pasażerów. W tym przypadku nie trzeba wymieniać karty na nową.

Karty Ucznia dla pierwszaków

Dzieci, które rozpoczną naukę w szkole w roku szkolnym 2021/2022, otrzymają pierwsze Karty Ucznia na początku roku szkolnego. Rodzice mogą złożyć wniosek online za pośrednictwem strony internetowej do 23 maja. Link udostępni szkoła, do której będzie uczęszczało dziecko. Karty po weryfikacji danych zostaną wyrobione i dostarczone do szkoły, gdzie będzie można je odebrać. ■

Narysowali Warszawę, która ozdobi Karty Ucznia

Poznaliśmy zwycięzców konkursu „Moja Karta Miejska”, których prace plastyczne ozdobią warszawskie Karty Ucznia. Spośród prawie 22 tysięcy głosów oddanych poprzez stronę internetową najwięcej otrzymały ilustracje przygotowane przez Zofię Kotte - uczennicę trzeciej klasy bielańskiej szkoły podstawowej (w kategorii klas I-IV) oraz Kacpra Ciechowskiego, ucznia piątej klasy szkoły podstawowej w Ursusie (w kategorii klas V-VIII). Laureaci konkursu otrzymają w nagrodę rowery.



Zwycięska praca w kategorii klas I-IV
autor – Zofia Kotte

Zakończył się drugi i ostatni etap konkursu dla uczniów warszawskich szkół podstawowych „Moja Karta Miejska”. Pod głosowanie internautów komisja konkursowa poddała sześć prac, po trzy w kategorii klas I-IV i kategorii klas V-VIII. W ciągu dwóch tygodni oddano 21 959 głosów. W kategorii klas I-IV najwięcej na pracę Zofii Kotte, uczennicy trzeciej klasy bielańskiej szkoły pod-stawowej. W kategorii klas starszych za najlepszą głosujący uznali pracę Kacpra Ciechowskiego, ucznia ze szkoły podstawowej w Ursusie.

Zwycięskie prace ukazują piękno Warszawy, choć każda z nich w inny sposób. Ilustracja Zosi przenosi widza do pięknego zachodu słońca nad Wisłą, w okolice pomnika Syreny i Mostu Świętokrzyskiego. Żywe, mocne kolory kontrastują ze stonowaną barwą, szykującej się do snu zarówno zabudowy lewego brzegu, górującego nad nim Pałacu Kultury, jak i Saskiej Kępy po drugiej stronie rzeki. Z kolei Kacper zaakcentował w swojej pracy znane miejsca i zabytki, stanowiące wizytówki stolicy. Widz z łatwością wskaże m.in. na Zamek Królewski, Kolumnę Zygmunta, Warszawski Ogród Zoologiczny czy Stadion Narodowy. Co ciekawe, niektóre obiekty są surrealistycznie zawieszone nad miastem, niejako płynące po niebie wzdłuż nurtu Wisły. Całość w radosnych kolorach jest Warszawą… jakby ze snu.

Laureaci konkursu w nagrodę otrzymają rowery, a ich prace ozdobią warszawskie Karty Ucznia.

Organizatorem konkursu jest m.st. Warszawa. Zadaniem uczestników było przygotowanie pracy plastycznej o Warszawie – jak jest widziana obecnie lub marzenia, oczekiwania i wizje na jej temat. Pracę można było przygotować jako rysunek lub malunek wykonany w jednej z technik – kredki, pastele, farby, pisaki lub grafika (także komputerowa).

Na konkurs wpłynęło łącznie 531 prac. 282 w kategorii klas I-IV oraz 249 w kategorii klas V-VIII. Komisja konkursowa wybrała po trzy wzory z każdej kategorii. Z pracami można było się zapoznać i zagłosować poprzez stronę www.um.warszawa.pl/mojakartamiejska

Czym jest Karta Ucznia?

Karta Ucznia jest rodzajem Warszawskiej Karty Miejskiej, która uprawnia uczniów warszawskich szkół podstawowych oraz uczniów mieszkających w Warszawie i dojeżdżających do szkół poza jej granicami do bezpłatnych przejazdów Warszawskim Transportem Publicznym. Karta jest wyrabiana – za pośrednictwem szkół – przez Zarząd Transportu Miejskiego i wydawana na maksymalnie cztery lata.

Szczegółowe informacje o Karcie Ucznia są dostępne na stronie www.wtp.waw.pl ■



Zwycięska praca w kategorii klas V-VIII
autor – Kacper Ciechowski



TRANSPORT PUBLICZNY

- MAX. 30% DOPUSZCZALNEJ LICZBY PASAŻERÓW

- OBOWIĄZKOWA MASECZKA

Jeśli możesz - #ZostańwDomu!

warszawa19115.pl/koronawirus

zakochaj się w warszawie

WARSZAWA 19115
MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU

Łazienkowski sznyt przystankowy

Wiaty typu „Ł" tworzyły pejzaż Warszawy przez kilkadziesiąt lat. Dla pasażerów przyzwyczajonych do siermiężności czasów PRL oznaczały wielki krok naprzód w rozwoju komunikacji miejskiej.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/40/0/14/160 (daw. 40-W-160-28); Przystanek autobusowy linii 106 i 406 przy ul. Królewskiej; 1977 - 1978

Początek lat 70. XX wieku miał oznaczać dla Polaków nowe otwarcie. W gospodarce, kulturze czy rozrywce, wraz ze zmianą na szczytach władzy, pojawiały się wzorce zachodnie. Produkcja stali i wysokie miejsca na listach „gospodarczych potęg" w dalszym ciągu były ważne, ale zaczęły się też liczyć wygoda i konsumpcja. Takie były przynajmniej założenia.

Pętla „Huta"

Zmieniło się także podejście do infrastruktury komunikacji miejskiej. Powstały wtedy pierwsze specjalistyczne opracowania, zawierające normy i wzory najlepszych przystanków, zatoczek oraz wysepek. Ciekawe było też to, że pracownicy przedsiębiorstw komunikacyjnych współpracowali w tej kwestii z naukowcami z uczelni technicznych, a nawet artystami. Pojawiały się nawet inicjatywy, które dziś nazwalibyśmy partnerstwem publiczno-prywatnym, gdyby nie to, że wtedy praktycznie wszystko było państwowe.

W ten właśnie sposób pod Hutą Warszawa stanął nowy dworzec autobusowy. W połowie 1972 roku w gliwickim biurze projektowym przemysłu hutniczego Biprohut powstał projekt dużego miejskiego dworca autobusowego dla krańca obsługującego sześć linii autobusów miejskich. Na trzech zadaszonych peronach ustawiono ławki, a jednocześnie mogło się tam zatrzymywać 14 autobusów. Dodatkowo, obok dworca miał powstać plac postojowy dla autobusów rezerwowych bądź wykorzystywanych w godzinach szczytu komunikacyjnego. Takich miejsc, dziś już nieistniejących, było w Warszawie więcej, m.in. przy Zakładach Mechanicznych im. Marcelego Nowotki na Woli, Warszawskich Zakładach Telewizyjnych na Targówku albo przy Fabryce Samochodów Osobowych na Żeraniu.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/40/0/14/24/17 (daw. 40-W-24-17); Przystanek na Trasie Łazienkowskiej przy Palcu Na Rozdrożu. Na przystanku autobus Jelcz PR100 nr boczny 3165; 1974

To były jednak tylko pojedyncze punkty na komunikacyjnej mapie stolicy. Powszechność wygody w korzystaniu z przystanków komunikacji miejskiej miała przyjść wraz z oddaniem do użytku Trasy Łazienkowskiej (otwarcie wyznaczono na 22 lipca 1974 roku, czyli dzień święta państwowego w PRL). To miała być nowoczesna i reprezentacyjna arteria stolicy. Podobnie było tuż po wojnie w przypadku Trasy W-Z, gdzie od razu skierowano nowo zakupione tramwaje.

Takich jeszcze nie było

Na Trasie Łazienkowskiej planowano zamontować nowy, specjalnie zaprojektowany typ wiat przystankowych i to od razu w dwóch rodzajach. Projektem kierował inżynier Benon Grzeszczuk, który

wcześniej już tworzył wiaty typu „Stolica". Przewidziano wiaty „przechodnie" z wydłużonym daszkiem, do ustawiania ich na wąskim chodniku oraz „nieprzechodnie", które miały stawać tam, gdzie miejsca było dużo i piesi mogli je swobodnie ominąć.

Do inauguracji przygotowywano się starannie. Już w lutym 1974 roku odbyła się oficjalna prezentacja prototypu. Tę wersję wykonano ze stalowych kształtowników, okrywając je blachą aluminiową. Ścianki osłaniające pasażerów przed deszczem czy śniegiem były przeszklone. Na tylnej ściance zamontowano ławkę oraz plan komunikacyjny miasta z zaznaczonymi liniami autobusowymi i tramwajowymi. Razem z takimi wiatami montowano nowy rodzaj dwudzielnych słupków. Na górnej części znajdowała się duża litera „A" albo „T" wpisana w koło, oznaczająca symbol trakcji, a na dole dwustronna tablica, wykorzystywana do informowania o pojazdach, godzinach odjazdów czy obowiązujących cenach biletów. Słupki były żółte a symbole trakcji czerwone. Duże wrażenie robiły wieczorami i w nocy bo były podświetlane. Oczywiście, dopóki wszystko działało, bo konserwacją i naprawami, jak to w PRL, już się nikt nie zajmował.

Nowe wiaty zostały dość ciepło przyjęte przez warszawiaków, którym podobały się zwłaszcza duży dach i ścianki boczne, dzięki czemu łatwo można się było



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/40/0/14/23 (daw. 40-W-23-8); Montowanie podświetlanej tablicy na przystanku autobusowym zlokalizowanym na Trasie Łazienkowskiej; lipiec 1974

schronić przed niepogodą. Wiaty stanęły nie tylko wzdłuż Trasy Łazienkowskiej, ale w ciągu następnych lat pokryły całą stolicę. Do 1984 roku postawiono ich ponad 1200. Niektóre można było spotkać na chodnikach jeszcze w 2017 roku, ale wtedy wyrażane były już krytyczne głosy. Kiedyś były nowoczesne i dawały poczucie komfortu, a w XXI wieku wytykano, że te konstrukcje szpecą przestrzeń miejską.

Kryzysowa modyfikacja

Gospodarka późnego PRL, a wraz z nią komunikacja miejska musiała sobie radzić z permanentnym brakiem surowców i materiałów. Z czasem, z powodu kryzysu, musiano szukać oszczędności, bo brakowało szczególnie blach aluminiowych i termokurczliwych płyt na podświetlane słupki przystankowe. Z tego wzięły się nowe wiaty, łudząco podobne do poprzednich typu „Ł", ale jednak trochę się różniące, gdyż szare aluminium zastąpiono cienką, malowaną na czerwono blachą. Zaczęto je stawiać w 1989 roku. Podobną metamorfozę przeszły też słupki, podtrzymujące daszek. W ramach „odchudzania" konstrukcji zmniejszono również grubość szyb, przez co wiaty stały się mniej odporne na ataki wandali.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/40/0/5/20 (daw. 40-5-20); Przystanek autobusowy przy ulicy Wawelskiej. Widoczne słupki przystankowe - z lewej starego typu, z prawej nowy, z podświetlanym szyldem; maj - lipiec 1974

Od miejsca, gdzie te konstrukcje stanęły zaczęto je nazywać wiatą typu „Targówek", chociaż w dokumentacji projektowej występuje jako „Ł-2" lub „Ł-bis". Ten model przyniósł ze sobą rewolucję. Razem z wiatami stanęły nowe słupki, ale zamiast

znanych od wielu lat liter „A" lub „T", były na nich piktogramy ukazujące sylwetkę autobusu, tramwaju bądź trolejbusu. W dolnej części miały się pojawiać dodatkowe informacje, np. „Na Żądanie" czy „Granica Stref Opłat".

Jak piszą w swojej książce „Warszawskie przystanki" Włodzimierz Winek i Robert Członiński „(…) autorzy nowej tarczy przystankowej nie zamierzali unicestwić na zawsze – bądź co bądź również zaprojektowanego w Warszawie, pod koniec lat trzydziestych – symbolu przystanku autobusowego czy tramwajowego w postaci liter „A" i „T". Chcieli raczej zachować pewną ciągłość historyczną z tym tylko, że w nieco innej formie, umożliwiającej umieszczenie dodatkowych informacji dla pasażerów, na co wcześniej nie pozwalały okrągłe tarcze".

To wszystko działo się już pod koniec lat 80. Odchodził jeden system ekonomiczny, drugi dopiero nadchodził, a wraz z nim nowe wyzwania i możliwości, o których napiszemy w ostatniej części cyklu historii warszawskich przystanków. ■

Tekst: Łukasz Majchrzyk

Źródło:
Włodzimierz Winek, Robert Członiński, Warszawskie przystanki, Gdańsk 2017



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/40/0/14/23/13 (daw. 40-W-23-13);
Przystanek autobusowy przy Placu Na Rozdrożu, na którym stoi odkryty autobus San H100 Cabrio z turystami w czasie otwarcia Trasy Łazienkowskiej.;
22 lipca 1974



ZASŁANIAJ TWARZ W MIEJSCACH PUBLICZNYCH

Jeśli możesz - #ZostańwDomu!

zakochaj się
w Warszawie